Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

878

Vragen van de leden **Jacobi** (PvdA) en **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het werkbezoek aan Port of Twente en de daar gevestigde bedrijven d.d. 30 november jl* (ingezonden 3 december 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 december 2015)

Vraag 1
Hoe geeft u inhoud aan uw toezegging, gedaan tijdens het Algemeen overleg Scheepvaart op 5 november 2015, om er alles aan te doen om zoveel mogelijk hinder door renovatie van de sluisdeuren in het Twentekanaal te beperken?

Antwoord 1
Ik bereid de aanbesteding voor van de renovatie van de sluiscomplexen Delden en Hengelo in het Twentekanaal. Hierbij daag ik de markt uit om de sluiscomplexen zoveel mogelijk beschikbaar te houden. Bij hun inschrijving vermelden aannemers hoeveel stremming zij veroorzaken, waarbij 35 dagen het maximum is. Die inschrijvingen beoordeel ik vervolgens onder andere op de beschikbaarheid en de prijs. Wat uiteindelijk de stremmingsperiode is, weet ik pas wanneer er een aannemer is geselecteerd.

Vraag 2 en 3
Heeft u begrip voor de argumentatie van de aan Port of Twente verbonden bedrijven dat lang niet alle watergebonden modaliteiten geschikt zijn voor weg- dan wel spoorvervoer, en wat vindt u daarvan in relatie tot de stremming?
Is het bedrijfsleven, dat getroffen wordt door deze langdurige stremming, betrokken geweest bij het zoeken naar alternatieven? Zo ja, wat is er met die suggesties gedaan? Zo nee, waarom niet? En bent u bereid het bedrijfsleven mee te laten denken over creatieve oplossingen?

Antwoord 2 en 3
Ik ben mij bewust van de afhankelijkheid van de bedrijven van de vaarweg, temeer omdat dit kanaal in 2012 reeds gestremd is geweest bij de calamiteit Sluis Eefde. Juist daarom heb ik bij de voorbereiding voor dit project veelvuldig contact met de omgeving waaronder het bedrijfsleven als gebruiker van het kanaal.

ah-tk-20152016-878
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Ik heb het bedrijfsleven betrokken bij mogelijkheden om de stremmingsduur te beperken of de hinder hiervan terug te brengen. Zo heb ik een inventarisatie gemaakt van mogelijkheden om tijdelijke laad- en loslocaties te maken en hierbij het bedrijfsleven aangeboden te bemiddelen of helpen met vergunningverlening waar mogelijk. Ook heb ik hen gevraagd om te kijken hoe zij kunnen bijdragen aan beperking van de hinder.
Ik realiseer mij dat het uitvoeren van werkzaamheden aan het netwerk tot hinder en financiële schade kan leiden. Daarom daag ik de markt uit om deze stremmingsduur te beperken.

Vraag 4
Bent u bereid om de aanbesteding te sturen op zo kort mogelijke stremmingsperiode(n), minimale overlast voor de gevestigde bedrijven, en is het gefaseerd aanpakken van de werkzaamheden een mogelijkheid om mee te nemen in de aanbesteding? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Ja, ik stuur op beperking van de stremmingsduur door de markt uit te dagen. Ook overleg ik met het bedrijfsleven hoe de hinder kan worden beperkt. Zie ook vragen 1, 2 en 3.
Nee, het gefaseerd aanpakken van de werkzaamheden is geen optie. Fasering leidt tot een aanzienlijk langere totale stremmingsduur zonder dat de afzonderlijke deelstremmingen veel korter worden. Het blijkt beter om in een keer door de zure appel heen te bijten. Dan kunnen verschillende werkzaamheden tegelijk uitgevoerd worden.

Vraag 5
Vindt u een dergelijk lange stremming in lijn met het uitgangspunt van uw beleid, om het vervoer over water te stimuleren?

Antwoord 5
Ik stimuleer het vervoer over water door op slimme manieren de effectiviteit binnen de sector te vergoten, zoals met de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) en met Beter Benutten. Daarnaast investeer ik ook in uitbreiding van het netwerk zoals bijvoorbeeld met een tweede Kolk bij Eefde en verruiming van de Twentekanalen zelf. De instandhouding van het netwerk voer ik uit met zo min mogelijk hinder binnen de financiële kaders. Niet alle hinder is te voorkomen, maar door de markt uit te dagen om met creatieve oplossingen te komen, zorg ik voor kosteneffectief onderhoud met beperkte hinder.